ANEXO I - PROJETO BÁSICO

1 APRESENTAÇÃO

1.1 O Presente Projeto Básico tem por objetivo apresentar todas as características técnicas, jurídicas e administrativas que regem a presente licitação.

1.2 Aqui são apresentados todos os elementos considerados para a elaboração do Edital de Licitação, além de dar aos licitantes interessados uma visão geral dos elementos técnicos pretendidos para os serviços delegados.

1.3 Os elementos técnicos e administrativos aqui apresentados de forma geral, quando necessário, foram detalhados em Anexos adicionais específicos, não devendo o presente Projeto Básico ser considerado de forma isolada dos demais anexos.

2 JUSTIFICATIVA E BASE LEGAL

2.1 A conclusão do primeiro trecho de obras físicas do BRT requer, que o Poder Concedente adote todas as medidas administrativas que se encontrem ao seu alcance para o aprimoramento e regularização na prestação dos serviços, o que, naturalmente engloba a licitação para implantação dos novos serviços de transporte de passageiros.

2.2 A opção pelo modelo de concessão do serviço visa, neste contexto, trazer e garantir um modelo contratual que assegure estabilidade nas relações jurídicas, abrangendo modalidade que permita uma modelagem econômica mais atrativa ao setor privado com viabilidade de retorno dos investimentos ao longo do prazo contratual, ao mesmo tempo que visa assegurar maior qualidade e controle na prestação de serviços essenciais aos munícipes usuários.

2.3 Com efeito, diante do nível de investimentos públicos já efetivados no que tange às obras civis que compreendem a pista expressa, terminais, estações e sistemas ITS nas Avs. Almirante Barroso e Augusto Montenegro, o modelo de concessão e não de permissão de serviço público assegura a formalização de instrumento contratual, e, portanto, sem caráter precário e unilateral, trazendo maior segurança jurídica aos parceiros privados interessados na execução dos serviços em testilha, com a garantia, estruturada na modelagem econômica, de que a manutenção dos terminais, estações e demais sistemas disponibilizados pela Prefeitura, também assegurará ao Concessionário a possibilidade de exploração econômica dos referidos espaços consoante estabelecido neste Projeto Básico como forma de composição da remuneração e retorno dos investimentos/manutenções, sem o prejuízo de mudança posterior da sistemática, caso identificada forma mais adequada para a consecução de tais finalidades.

2.4 A consolidação dos estudos que culminaram com este Projeto Básico ocorreu após as alterações promovidas no art. 147 da Lei Orgânica (LOMB) em 05.12.2017, e, em cumprimento ao mandamento contido no art. 175 da Constituição Federal, o Poder Concedente cumpre o seu dever de divulgação da presente concorrência objetivando a seleção das propostas mais vantajosas, a fim de satisfação e proteção dos interesses públicos envolvidos.

2.5 Com isto, estão concluídos todos os trâmites técnicos e administrativos prévios, necessários ao lançamento da presente licitação.

2.6 Assim, a presente Licitação é regida pela Lei 8.987/95, pela Lei 8.666/93, pela Lei 12.587/12 e pela Lei Orgânica do Município de Belém, sem prejuízo das demais legislações aplicáveis.

3 CONTEXTO E HISTÓRICO RESUMIDO DO PROJETO

3.1 A elaboração deste projeto básico consiste no resultado de diversos estudos técnicos realizados entre 2012 e 2016 pela Superintendência de Mobilidade Urbana do Município de Belém, sendo que em 2013 foi firmado o termo de ajustamento de conduta com o Ministério Público (Estadual e Federal) com o intuito de regularização técnica destinada à retomada das obras civis necessárias ao posterior funcionamento do sistema de transportes na cidade.

3.2 Nesse período, a SEMOB procedeu à revisão do projeto funcional do trecho Almirante Barroso/Augusto Montenegro (São Bras-Maracacuera), além de continuar desenvolvendo os trabalhos técnicos que são intrínsecos aos demais trechos que comporão o sistema posteriormente, o que, dentre outras medidas adotadas pelos diversos órgãos da Prefeitura de Belém, consistiu em elemento importante para a garantia e liberação dos recursos financeiros junto à Caixa Econômica Federal, sendo que, no momento atual, a conclusão das obras civis no trecho contemplado pelo referido financiamento (São Brás-Maracacuera), requer a adoção das providências administrativas correlatas objetivando o início da operação do sistema, na medida em que já foram realizadas audiências públicas (16/01/2018 e 30/09/2019), bem como foi disponibilizado período de ampla Consulta Pública (outubro e novembro de 2019), em cumprimento à legislação federal.

3.3 Os estudos operacionais inicialmente elaborados (2013/2015), com o objetivo de trazer forte evolução nos serviços de transporte e nas infraestruturas correlatas (terminais e estações, centro de controle operacional, etc), previam a realização de investimentos financeiros significativos por parte dos concessionários privados, buscando aproveitar ao máximo os mecanismos de incentivos ao modelo de concessão estabelecidos pela Lei 8.987/1995. Para tanto, seria necessário um prazo contratual longo, de forma a permitir uma amortização adequada dos investimentos, sem onerar excessivamente a tarifa pública a ser cobrada do usuário. Para o nível de investimento estabelecido inicialmente, foi projetado um prazo contratual de 20 anos, nos moldes dos contratos de concessão mais modernos, desenvolvidos nas diversas capitais brasileiras ao longo das últimas duas décadas.

3.4 Entretanto, a Lei Orgânica do Município de Belém (LOMB) estabelece um limite para concessão de serviços de transporte, que devem ter como prazo máximo 6 anos. Em 2016, o Poder Executivo municipal enviou projeto de lei específico solicitando a alteração desse dispositivo, de forma a modernizar a legislação municipal de transporte, com vistas a se adequar às boas práticas atuais, mas o projeto foi rejeitado na Câmara Municipal de Vereadores. Essa rejeição impossibilitou a publicação imediata do Edital de Licitação originalmente consolidado.

3.5 Com isso, ao longo do ano de 2017, o presente Caderno de Licitação (Edital e Anexos) foi reestruturado, de forma a readequar todo o escopo da concessão para um prazo contratual reduzido para 6 anos, com possibilidade de renovação uma única vez, desde que cada concessionário atenda integralmente todos os requisitos de Avaliação de Desempenho, contratualmente estabelecidos, ao longo de todo o período da Concessão.

3.6 Para comportar essa readequação, diversos aspectos contratuais tiveram que ser redefinidos: houve forte redução do nível de investimento possível de ser alocado aos concessionários; o número de Lotes foi reduzido de 3 para 2, de forma a acomodar melhor o curto prazo disponível para a transição de serviços; o conjunto de serviços do BRT, que seria operado por uma Sociedade de Propósito

Específico (SPE) especializada nessa função, foi incorporado ao Lote 1, que abrange quase a integralidade de sua área de cobertura.

3.7 De toda forma, mesmo com a redução do prazo contratual, conseguiu-se manter diversos pontos de forte inovação para o novo contrato: forte modernização tecnológica, com implantação de sistemas de Centro de Controle Operacional (CCO) e tecnologias de gerenciamento financeiro; implantação de Bilhete Único e integração temporal, com forte benefício para os usuários; adoção de mecanismos contratuais claros de reajuste e revisão tarifária; desvinculação entre os conceitos de tarifa de remuneração (a ser paga aos concessionários) e o conceito de tarifa pública (a ser cobrada da população), conforme estabelecido na nova Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12587/2012); estabelecimento de um critério de tarifação que permite integração futura com serviços metropolitanos, e serviços de transporte fluvial.

3.8 No início de 2018, foi realizada Audiência Pública, que apresentou para toda a sociedade a versão revisada dos conceitos da presente licitação, permitindo a apresentação de dúvidas e sugestões por parte da sociedade. Várias solicitações foram então incorporadas a esta versão final, como por exemplo, a inclusão de obrigatoriedade de parte da frota com ar condicionado, já desde o início do contrato, além de um critério de ampliação gradual dessa frota.

3.9 Ao longo de 2019 foi dada ampla divulgação aos diversos aspectos do processo licitatório, culminando com a nova Audiência Pública realizada em 30/09/2019, e com a posterior Consulta Pública, nos meses de outubro e novembro de 2019. Todos os questionamentos recebidos foram respondidos e disponibilizados, tendo sido incorporadas diversas novas contribuições, especialmente no tocante à evolução das condicionantes da Matriz de Risco e de aspectos da frota.

4 BREVE CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO E REGIÃO METROPOLITANA

4.1 O município de Belém (Figura 1) localiza-se no Norte do Estado do Pará, do qual é a capital, às margens da Baía de Guajará, sendo que a Região Metropolitana de Belém é composta pelos municípios de Ananindeua, Belém, Benevides, Marituba, Santa Bárbara do Pará, Santa Isabel do Pará e Castanhal. O município de Belém é dividido em oito Distritos Administrativos, que abrangem 71 bairros, com uma área continental que representa 34,36% da área total e uma parte insular, constituída por 39 ilhas, que compreendem 65,64% do território e atualmente possui mais de 1,4 milhões de habitantes. Verifica-se, que Belém se constitui no polo econômico principal da RMB, com Ananindeua representando a segunda cidade da região, seguida por Castanhal, Marituba, Santa Isabel do Pará, Benevides e Santa Bárbara do Pará.

Figura 1: Região Metropolitana de Belém

4.2 A região apresentou um crescimento de aproximadamente 14% entre 2000 e 2010, sendo que Santa Bárbara do Pará cresceu 50% no período, Benevides e Marituba cresceram 45%, Santa Isabel do Pará 37%, Ananindeua 20% e Belém 8,5%. Em relação às faixas etárias, observa-se que o maior percentual ocorre no grupo de idade entre 20 e 24 anos, com 19,81%, seguido pela faixa entre 10 e 19 anos, com 18,28%; pelo grupo entre 30 e 39 anos, com 16,94%; que são os mais dependentes do transporte coletivo; e pelo segmento entre 0 e 4 anos, com 16,55%.

4.3 A análise das classes de rendimento nominal mensal demonstra que a maior parcela da população se refere ao grupo sem rendimento, com 37,83%, seguido pela faixa entre meio e um salário mínimo, com 20,78%; e um e dois salários mínimos, com 17,17%; que somam 83,39% do total da população. Considerando o valor adicionado do PIB verifica-se que os serviços são os mais representativos, com 80,70%; a indústria com 18,79% e a agropecuária com 0,51%, sendo que entre os municípios os serviços são mais relevantes em Belém (83,12%), Marituba (79,78%), Ananindeua (76,59%), Santa Bárbara do Pará (69,97%) e Santa Isabel do Pará (69,97%); e a indústria é a de maior valor em Benevides (56,41%).

4.4 Na questão da mobilidade urbana, diversos itens devem ser observados, como aspectos relativos à população, às questões sociais e econômicas, aos indicadores de qualidade de vida, à composição da frota, entre outros. É notório, por exemplo a elevada frota do município de Belém em relação aos outros municípios da RMB, onde este representa mais de 70% do total de veículos, cuja frota total (417.942 veículos) é composta principalmente por automóveis e motos, aproximadamente 80%.

4.5 Em se tratando do sistema de transporte coletivo de Belém, este atua principalmente por meio de linhas de ônibus convencionais, com percursos similares, utilizando primordialmente os corredores das avenidas Augusto Montenegro, Almirante Barroso e BR-316.

4.6 Por este motivo, os corredores de BRT foram planejados para atuarem nas referidas avenidas, onde a demanda está mais concentrada, apresentando elevada sobreposição de itinerário de linhas diferentes, priorizando assim a eficiência e o conforto dos usuários, além de manter as linhas convencionais com

serviços circulando fora das avenidas principais, garantindo atendimento em outros pontos da cidade onde o BRT não tenha capilaridade de atendimento.

4.7 Os concessionários selecionados deverão na fase inicial do contrato prestar os mesmos serviços atualmente operados, de forma a minimizar o impacto sobre a população, acostumada a utilizar os serviços da forma como estão. E, ao longo do prazo de dois anos, realizar a transição de otimização da operação, para o novo modelo operacional previsto, contemplando a racionalização das linhas convencionais e a implantação plena dos serviços BRT, conforme infraestrutura disponível. Os dois cenários de operação estão detalhados nos Anexos referentes ao Projeto Operacional – Situação Inicial; e Projeto Operacional – Operação Plena.

4.8 É facultado aos concessionários apresentarem propostas de ajustes e melhorias operacionais aos dois Projetos Operacionais, com vistas a melhorar sua eficiência operacional e financeira, que serão analisadas pelo órgão gestor, e poderão ser homologadas, desde que demonstrada sua melhoria qualitativa.

4.9 Vale ressaltar que a presente licitação contempla exclusivamente os serviços urbanos, internos ao município de Belém, e também o serviço semi-urbano de atendimento ao distrito do Mosqueiro, uma vez que a licitação de serviços metropolitanos é de formal competência dos Governo do Estado do Pará. Entretanto, tanto o modelo tarifário quanto a estrutura de integração tarifária foram projetados para permitir futura integração aos serviços de transporte metropolitano.

4.10 Assim, os licitantes que participarem da presente licitação já devem estar cientes de que os serviços aqui projetados podem vir a ser integrados aos serviços metropolitanos, com consequente revisão tarifária, para mais ou para menos, de forma a se preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

4.11 Enquanto não houver integração tarifária e padronização regulamentar, os dois sistemas de transporte – urbano e metropolitano – irão coexistir cada um regido por seu próprio regulamento.

5 OBJETO

5.1 A presente licitação tem por objeto a delegação, por meio de **CONCESSÃO,** dos Serviços de Transporte Público Rodoviário de Passageiros no Município de Belém, agrupados em **dois Lotes de serviços**, cada um contemplando um conjunto de serviços de transporte de passageiros, bem como a operação e manutenção das infraestruturas a ele vinculadas, conforme especificado no presente Projeto Básico e demais anexos componentes do edital que rege o presente certame, especialmente o Projeto Operacional, o Plano de Exploração da Concessão e o Contrato de Concessão.

5.1.1 Cada Lote de serviço é composto por uma Área de Operação, que deve ser atendida pelo respectivo concessionário, além de um conjunto de serviços de transporte, conforme apresentado abaixo (o mapa de cada Área de Operação é apresentado mais adiante, neste Projeto Básico):

Tabela 1: Resumo Operacional do Sistema para a Fase Inicial do Contrato.

Lote	Área de Operação	Serviços a serem prestados

1	1 – Marajó	**Categoria Básico** i) serviço básico; ii) serviço semiurbano; iii) serviço local; iv) serviço seletivo **Categoria BRT** i) serviço BRT Troncal Principal; ii) serviço BRT Troncal Secundário; iii) serviço Alimentador
2	2 – Guamá	**Categoria Básico** i) serviço básico; ii) serviço local; iii) serviço seletivo

5.1.2 Cada Lote de serviço será objeto de um Contrato de Concessão específico, e adjudicado a um único Concessionário (empresa individual ou consórcio de empresas);

5.1.3 Cada Lote de serviço abrange uma única Área de Operação, delimitada conforme o presente Projeto Básico, dentro da qual o CONCESSIONÁRIO possui o direito de exploração comercial dos serviços de transporte de passageiros e infraestruturas correlatas alocadas a cada lote, possuindo conjuntamente o dever de atender toda a Área de Operação com serviços de transporte adequado, nos termos do Contrato de Concessão e regulamento vigente.

5.1.4 Em cada Lote de Serviços, o Concessionário deverá prestar os diversos serviços de transporte projetados para o respectivo Lote, conforme apresentado no Projeto Operacional. Cada um dos serviços de transporte possui remuneração individual específica.

5.1.5 Todos os serviços prestados em ambos os Lotes de Serviços deverão estar integrados tarifária e operacionalmente.

5.2 Os possíveis serviços a serem prestados em cada Lote foram organizados e divididos conforme aspectos técnicos e operacionais, decorrente dos estudos técnicos correlatos, de acordo com as seguintes especificações, cujo detalhamento se encontra definido a seguir neste Projeto Básico, e estão agrupados em duas categorias:

5.2.1 **Categoria Básico:** engloba os seguintes serviços, devidamente especificados nos anexos do Edital: i) serviço básico; ii) serviço semiurbano; iii) serviço local, e; iv) serviço seletivo turístico – os serviços da categoria Básico serão prestados nos dois Lotes de Serviço, conforme Projeto Operacional de cada Lote;

5.2.2 **Categoria BRT:** engloba os seguintes serviços, devidamente especificados nos anexos do Edital: i) serviço BRT Troncal Principal; ii) serviço BRT Troncal Secundário, e; iii) serviço Alimentador – os serviços da categoria BRT serão prestados apenas pelo Concessionário do Lote 1, conforme Projeto Operacional específico;

6 LOTES DE SERVIÇOS / ÁREAS DE OPERAÇÃO

6.1 A prestação dos serviços aqui indicados, conforme delineado *supra,* estão organizados em dois Lotes de Serviços, em que cada um caracteriza uma Áreas

de Operação específica (Lote 1 – Área 1 – Marajó; Lote 2 – Área 2 – Guamá).

6.2 Cada um dos lotes possui um conjunto de serviços que deve ser operado na fase inicial do contrato, mas que devem ser gradualmente readequados, à medida que forem disponibilizados os serviços e infraestrutura do sistema BRT.

6.3 Cada ÁREA DE OPERAÇÃO deve ser compreendida como uma área que compreende os bairros e vias que podem ser atendidas pelos serviços de transporte público coletivo de passageiros associados a determinada categoria de lotes de serviços.

6.4 O Concessionário responsável por cada Área de Operação tem o dever de prestar os serviços de transporte conforme Plano Operacional vigente, e o direito de explorar comercialmente os serviços, nos termos do Contrato de Concessão e do Regulamento Operacional em vigor. As Áreas de Operação foram estabelecidas de forma a garantir viabilidade econômica e operacional dos serviços, de acordo com os parágrafos a seguir.

6.5 Demograficamente, cada área de operação abrange população significativa, de forma a haver forte relevância operacional em cada área, evitando áreas com baixa oferta operacional.

6.6 Economicamente, as áreas de operação foram divididas de forma a agregar bairros e setores do município, com boa atratividade econômica de demanda, e organizado em torno de um sistema viário adequado, de forma a balancear economicamente as duas áreas, permitindo a atração e operação de consórcios de diferentes portes.

6.7 Em termos de eficiência operacional, cada área de operação abrange área suficiente que permita que cada concessionário tenha bastante espaço para promover otimizações e racionalização operacional, promovendo economicidade do sistema e modicidade tarifária crescente.

6.8 Cada área de operação deve ter sua respectiva ÁREA DE MANUTENÇÃO, que vem a ser a área utilizada para intervenções mecânicas, elétricas, funilaria e pintura, setores de reparação em geral, almoxarifados, borracharia, lavagem de peças, veículos e de chassi, local de descarte de sucata e resíduos sólidos, contendo banheiros, vestiários e outras estruturas afins pertinentes ao pessoal que trabalha no local. Por essa razão, deverão as Licitantes vencedoras comprovar, em até 30 (trinta) dias após a assinatura do Contrato, que possuem garagens e locais adequados à guarda, manutenção e operacionalização dos serviços objeto deste certame.

6.9 Neste sentido, consoante as regras definidas neste Projeto Básico e no Edital de Licitação, não será admitida a adjudicação dos dois lotes a um único operador, principalmente com o intuito de garantir o efetivo parcelamento do objeto tecnicamente tal como definido em decorrência dos estudos realizados até o momento presente, o que impedirá, portanto, o monopólio de serviços essenciais, providência essa salutar à preservação do princípio da continuidade dos serviços públicos, possibilitando melhor gerenciamento contratual durante a fase inicial e de transição para o sistema almejado (Operação Plena com a implementação da Central de Controle Operacional – CCO).

6.10 Vale ressaltar que o Plano de Exploração da Concessão apresenta as principais premissas referentes aos serviços concorrentes, que existem na fase inicial ou que irão existir na Fase de Operação Plena, e que foram considerados na elaboração dos Projetos Operacionais.

6.11 <u>A seguir é apresentada a visão geral de cada um dos Lotes, e seu detalhamento é</u>

apresentado nos Anexos 2-A e 2-B, que apresentam respectivamente os Projetos Operacionais para a Fase Inicial do Contrato e para a Fase Plena de operação dos serviços.

6.12 A seguir podem ser observadas as delimitações, em um nível macro urbano, a que cada Área de Operação atende:

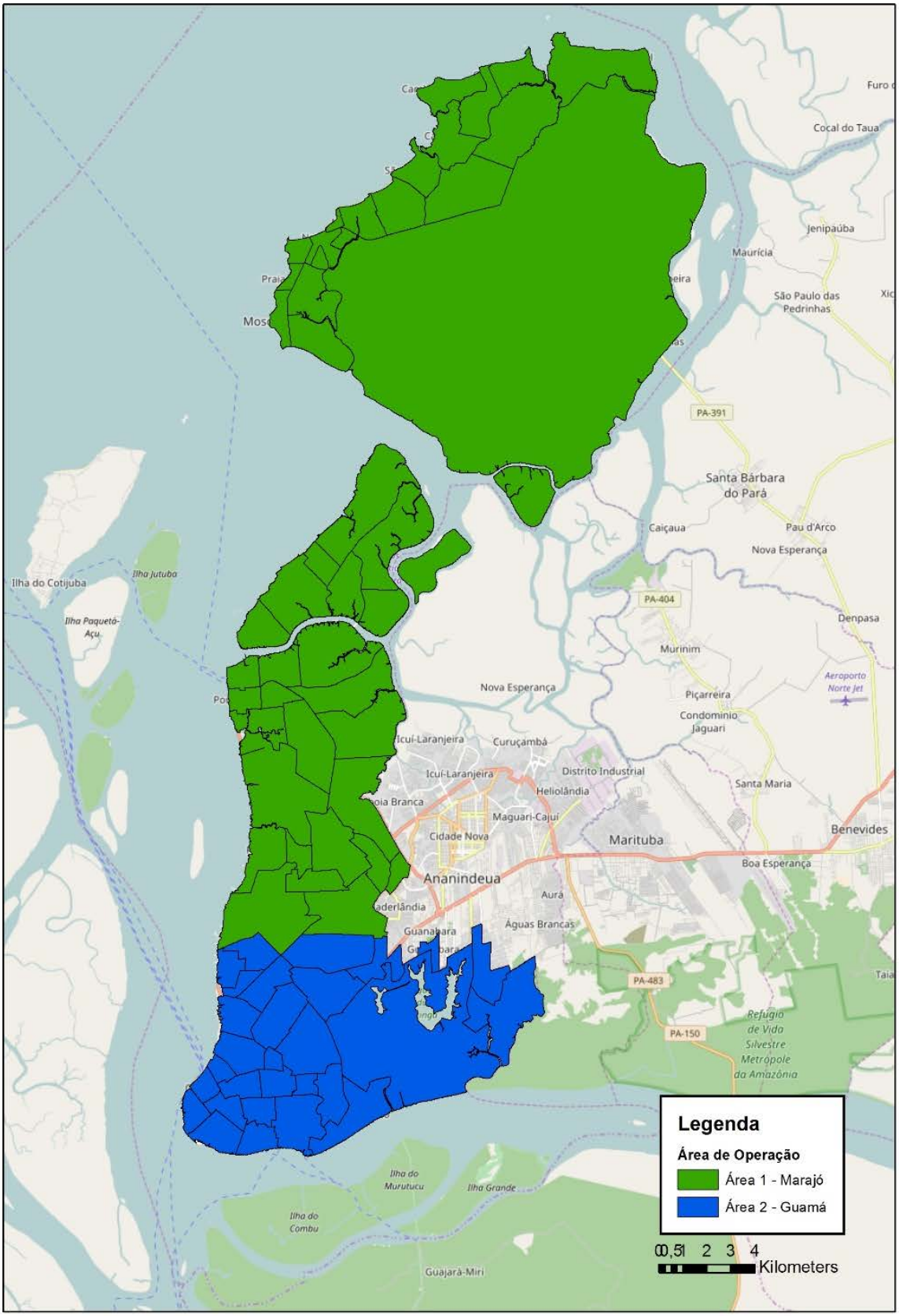

Figura 2: Divisão adotada de Áreas de Operação para a Categoria Básico, já na Fase Inicial do contrato.

7 RESUMO OPERACIONAL DO SISTEMA

7.1 A seguir são apresentados os resumos operacionais projetados para as Fases Inicial e Plena da concessão. Os respectivos detalhamentos de cada Projeto Operacional são apresentados nos Anexos 2-A e 2-B do presente certame.

7.2 A Fase Inicial da concessão corresponde à manutenção da operação do atual sistema de transporte urbano coletivo de Belém, com possibilidade de ajustes operacionais, que conforme necessidade identificada durante as audiências públicas realizadas, e com vistas a minimizar o impacto da transição de serviços junto à população, já é praticado atualmente na cidade de Belém, e tem sua gestão exercida pela SeMOB (Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém).

7.3 O referido sistema será realizado por ônibus do tipo convencional (principalmente), atuando em 104 linhas, perfazendo um total de 6,414 mil km mensais (considerando um acréscimo de 3% de km improdutiva) com uma frota de 1.350 veículos (considerando 10% de frota reserva), transportando 14.246.210 passageiros (com repetição) mensalmente. Estes valores resultam em um IPK efetivo de 2,22 e um PMM de 5.895.

7.3.1 Em função do eventual prazo transcorrido entre a consolidação do Projeto Operacional da fase inicial e a data de efetiva assinatura dos novos contratos de concessão, pode haver alterações nos serviços efetivamente prestados em decorrência da natural variação da evolução urbana de Belém. Nesse caso, os novos concessionários poderão ser solicitados a manter na fase inicial os serviços que venham a ser alterados.

7.4 Desta forma, ao se observar os números apontados em relação às Áreas de Operação definidas, tem-se:

Tabela 2: Resumo Operacional do Sistema para a Fase Inicial do Contrato

Parâmetro	Área de Operação 1	Área de Operação 2
Passageiros (com repetição) / mês	7.312.456	6.933.754
km mensal	3.662.154	2.751.385
Frota Operacional	539	549
km / veículo / mês (PMM)	6.794	5.012
IPK efetivo	2,00	2,52
Linhas	57	47

7.5 À medida que houver a disponibilização da infraestrutura do BRT, os serviços deverão ser gradualmente otimizados, até atingir a situação operacional prevista para a Fase Plena, resumida abaixo.

7.6 Apresenta o Projeto de Referência para o cenário de Operação Plena do BRT Belém. A tabela a seguir traz o resumo operacional do Sistema para os Lotes 1 e 2, respectivamente.

Tabela 3: Resumo Operacional do Lote 1

Serviço	DMP	Frota	PMM	Passageiros Efetivos /mês com repetição	IPK
Básico	519.599	123	4.217	1.120.586	2,16
Local	164.814	37	4.454	332.987	2,02
Local	49.182	13	3.783	121.270	2,47
Semiurbano	168.636	42	4.015	72.038	0,43
Seletivo	25.405	6	4.329	28.221	1,11
Alimentadora	735.241	138	5.328	5.490.757	7,47
Troncal Secundárias	436.260	56	7.790	1.541.819	3,53
Troncal Principal	2.122.243	210	10.106	10.902.882	5,14

Tabela 4: Resumo Operacional do Lote 2

Serviço	DMP	Frota	PMM	Passageiros Efetivos /mês com repetição	IPK
Básico	2.136.483	476	4.490	7.059.701	3,30
Local	101.649	29	3.505	515.833	5,07
Seletivo	13.558	3	4.329	15.061	1,11
Seletivo	61.365	15	4.091	121.886	1,99

7.7 Os dados e informações apresentadas nas tabelas anteriores são estimados e servem de referência, não servindo para assegurar qualquer direito aos licitantes ou ao concessionário ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

8 DIRETRIZES PARA A OPERAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS DE BELÉM

8.1 No Anexo relativo ao Plano de Exploração da Concessão, são descritos os objetivos e diretrizes para a evolução do Sistema, de forma a promover o transporte público municipal e outros modos de transporte que não o individual motorizado, que devem ser observados pelos licitantes.

8.2 Além disso, ali são colocadas disposições para o planejamento do Sistema, prestação dos serviços, requisitos de infraestrutura e dos veículos. Quanto esse último aspecto, destaca-se a necessidade de, no início do Contrato, a frota ter no mínimo 20% dos veículos equipados com ar condicionado.

8.2.1 Além da frota inicial, deverá ocorrer aumento anual de 5% da frota total no número de veículos com ar condicionado até o final do contrato.

9 DAS CONDICIONANTES ESPECÍFICAS PARA OPERAR O BRT

9.1 A Operação do BRT compreende serviço regulado de maneira distinta dos

serviços Convencionais.

9.2 A CONCESSIONÁRIA do Lote 1 deverá ter área operacional própria para estocagem dos ônibus de BRT e terá um prazo de seis meses para realizar a integração temporal ente o sistema BRT e o sistema convencional, e um prazo de dois anos após a assinatura do contrato estar com o sistema BRT completamente operacional, bem como as demais adequações ao sistema convencional.

9.2.1 Destaca-se que é permitido desmembramento de garagens para alocação dos veículos das Categorias Básico e BRT.

9.3 Para o início da operação do BRT exige-se a comprovação de que a CONCESSIONÁRIA dispõe em seu quadro, de responsável técnico com experiência prévia de, no mínimo, 2 (dois) anos em gestão de operação de sistema de transporte público de passageiros de média a alta capacidade com tecnologia ITS e operação superior a 5 milhões de passageiros/ano.

9.3.1 Para comprovação de experiência, exige-se apresentação de atestado emitido, em nome do Responsável Técnico, por entidade de Direito Público que especifique o volume anual de passageiros transportados.

10 PREMISSAS DE SERVIÇOS CONCORRENTES

10.1 No Plano de Exploração da Concessão são descritas as premissas adotadas para serviços concorrentes ao sistema objeto desse Projeto Básico. Caso a operação ou evolução de tais serviços incorra em aumento ou redução excessiva da demanda dos serviços contidos neste Edital (variações superiores a 25%), ensejando em desequilíbrio econômico-financeiro perceptível, fica o Poder Público responsável por garantir o reequilíbrio do sistema por meio de revisão e/ou reajuste da tarifa de remuneração acompanhada ou não de adequação operacional dos serviços.

10.2 Ao participarem da presente licitação, os licitantes e futuros concessionários declaram desde já terem ciência da atual ou futura existência desses serviços.

11 DA MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DE TERMINAIS E ESTAÇÕES

11.1 A operação e manutenção de terminais e estações em cada Lote / Área de Operação, serão de responsabilidade do respectivo Concessionário, devendo os custos relativos a estes serviços estarem previstos em sua Tarifa de Remuneração proposta, sendo que a garantia de exclusividade para a prestação dos serviços correlatos também abrange a possibilidade de obtenção de receitas acessórias decorrente da exploração econômica dos referidos espaços na forma definida neste Projeto Básico, como forma de assegurar a viabilidade técnica e financeira para a regular prestação dos serviços públicos objeto desta licitação.

11.2 A inclusão dos serviços de operação e manutenção dos terminais e estações no objeto da Licitação visa promover eficiência e economicidade devido à integração do gerenciamento operacional do serviço com o gerenciamento da infraestrutura.

11.3 O(s) concessionário(s) poderá(ão) contratar empresa especializada em operação e manutenção dos terminais e estações, sem prejuízo de sua responsabilidade direta pelas infraestruturas, desde que homologadas pelo órgão gestor.

11.3.1 Custos adicionais decorrentes desta subcontratação não serão passíveis de revisão tarifária.

11.4 Poderá ser criada entidade responsável pela manutenção da infraestrutura dos

Terminais e Estações, na administração direta, indireta, ou por delegação específica pela Administração Pública Municipal, que poderá assumir a operação e manutenção dos terminais e estações, em comum acordo com o concessionário, hipótese em que haverá a revisão da tarifa de remuneração, bem como a exploração econômica dos referidos espaços pelo Concessionário.

11.5 O Concessionário poderá propor construções e ampliações de estações e terminais relativos aos seu Lote de operação, bem como pontos finais de linha, que poderão ser objeto de revisão de remuneração, ou ressarcimento específico, sempre mediante prévia análise e aprovação de projeto pelo Poder Público, mediante a formalização de termo aditivo ao Contrato de Concessão.

11.6 O Plano de Exploração da Concessão apresenta com mais detalhes as estações e terminações que deverão ser operados pelos vencedores do processo licitatório. De forma resumida, tem-se para cada Lote:

11.6.1 Lote 1: todas as estações de BRT, Terminal Maracacuera (Icoaraci), Terminal Tapanã, Terminal Mangueirão.

11.6.2 Lote 2: Terminal Urbano de Passageiros da UFPA

12 REQUISITOS MÍNIMOS PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS (AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO)

12.1 O Concessionário fica obrigado a atender, ao longo de toda a vigência do contrato, incluindo eventuais prorrogações, a um conjunto de requisitos operacionais pré-definidos, de forma a manter a qualidade dos serviços prestados.

12.2 O Plano de Exploração da Concessão apresenta o Sistema de Indicadores de Desempenho e metodologia de Avaliação Operacional, aplicável integralmente a ambos os lotes. Este Sistema irá avaliar de forma objetiva e quantitativa o cumprimento de normas gerais e de padrões de serviço, o desempenho técnico e operacional da concessionária com relação aos serviços prestados e a ocorrência de panes e acidentes. Os seguintes indicadores são considerados:

12.2.1 Módulo I – Controle normativo-operacional do serviço prestado: visa verificar o cumprimento de normas gerais e de padrões de serviço estabelecidas no regulamento. São aplicadas penalidades com advertências, multas e suspensão do serviço;

12.2.2 Módulo II – Avaliação periódica do desempenho na vigência do contrato: engloba dois conjuntos de indicadores, o Índice de qualidade do transporte (IQT) e o Índice de Desempenho Operacional (IDO).

12.3 A não observância aos parâmetros de qualidade de serviço ali estabelecidos poderão ser objeto de punição contratual, podendo causar a não renovação contratual, ou inclusive levar à caducidade do contrato de concessão, nos termos dispostos no Contrato de Concessão e na regulamentação vigente.

13 DOS SERVIÇOS DE GERENCIAMENTO FINANCEIRO E OPERACIONAL

13.1 O Gerenciamento Operacional e Financeiro do sistema de transporte coletivos de Belém será sempre de competência do Órgão Gestor, e deverão ser implantados com vista a promoção permanente da eficiência operacional, econômico-financeira do sistema, modernidade e atualidade tecnológicas, e especialmente, à transparência dos dados e recursos do sistema de transporte.

13.1.1 O Gerenciamento Operacional deve abranger serviços de rastreamento

veicular, controle eletrônico da operação, comunicação com motoristas, câmeras veiculares embarcadas, e disponibilização de sistemas de informação ao usuário.

13.1.2 O Gerenciamento Financeiro deve abranger serviços de controle de emissão e distribuição de Cartões; controle da comercialização de crédito, incluindo implantação de postos e equipamentos de atendimento aos usuários; implantação de sistemas de bilhetagem eletrônica com integração temporal; Administração Financeira dos recursos arrecadados; contratação de auditoria externa definida em comum acordo ou indicada pelo Órgão Gestor; e prestação de contas periódicas.

13.1.3 O órgão gestor poderá compartilhar os serviços de gerenciamento com os concessionários, ou com empresas especializadas na prestação desses serviços, especialmente no que diz respeito à implantação e operação de sistemas e equipamentos de ITS (*Intelligent Transportation Systems* / Sistemas Inteligentes de Transportes), sempre mediante regulamentação específica e nos termos da legislação vigente, com vistas a maximizar a eficiência operacional , modernidade tecnológica e buscando ao máximo a transparência nos dados operacionais e fluxo financeiro do sistema.

13.2 Os investimentos para implantação e prestação de serviços de gerenciamento financeiro e operacional, incluindo implantação e operação de serviços, sistemas e tecnologias ITS necessários para tal, são divididos entre o Poder Público e o respectivo Concessionário em cada lote, conforme listados no Plano de Exploração da Concessão.

13.2.1 Como regra geral de repartição de atribuições, tem-se que o Poder Público é responsável pelas Infraestruturas de tecnologia, e os concessionários são responsáveis pelos equipamentos e sistemas embarcados, ou diretamente ligados à prestação do serviço de transporte.

13.2.2 Antes da implantação de quaisquer dos sistemas, a CONCESSIONÁRIA deve apresentar Projeto Executivo dos sistemas e tecnologias a serem implantados, que deverá ser homologado pelo Órgão Gestor. Apenas após a homologação a CONCESSIONÁRIA poderá iniciar os serviços.

13.2.3 O Projeto Executivo a ser apresentado deve obedecer ao disposto nos Anexos ao presente Edital e Contrato, especialmente as disposições do Plano de Exploração da Concessão (ESPECIFICAÇÕES DE ITS A SEREM CUMPRIDAS PELO OPERADOR).

13.2.4 Os serviços de gerenciamento financeiro e operacional alocados aos Concessionários, bem como os serviços e sistemas de ITS decorrentes, podem ser no todo ou em parte subcontratados com empresas especializadas, mediante prévia anuência por escrito do Órgão Gestor, podendo gerar revisão de tarifa de remuneração, se comprovada sua vantajosidade para o sistema. Fica também facultado ao Poder Público esta possibilidade de contratação de empresas especializadas para apoio ao gerenciamento do sistema, sempre conforme regulamentação e legislação vigente.

13.3 A CONCESSIONÁRIA deve fornecer pleno acesso, por qualquer meio físico ou eletrônico, para as equipes do Órgão Gestor, a todos os seus dados do Gerenciamento Financeiro e Operacional, quando solicitados.

13.3.1 No caso da solicitação de dados a serem obtidos de forma eletrônica, a Concessionária terá até 90 dias para se adequar ao padrão de transmissão

solicitados, se comprovada complexidade tecnológica.

13.4 A CONCESSIONÁRIA fica obrigada a realizar integração entre seus sistemas de gerenciamento financeiro e operacional com outros sistemas de gerenciamento financeiro e operacional que venham a ser eventualmente implantados pelo Órgão Gestor Municipal, ou a nível metropolitano, uma vez regulamentado.

13.5 Em caso de interesse público, ou de identificação de irregularidades na prestação dos serviços de gerenciamento por parte do CONCESSIONÁRIO, o PODER CONCEDENTE pode a seu critério assumir a prestação dos serviços de gerenciamento.

13.5.1 Em caso de assunção dos serviços, a remuneração da CONCESSIONÁRIA será necessariamente objeto de revisão.

14 ESPECIFICAÇÕES DE ITS A SEREM CUMPRIDAS PELO OPERADOR

14.1 O Concessionário fica obrigado a implantar, operar e manter um conjunto de tecnologias de gestão operacional, gestão financeira e de informação ao Usuário, compreendendo um conjunto de tecnologias de sistemas inteligentes de transporte, ou ITS, (*Intelligent Transportation Systems).*

14.2 O Plano de Exploração da Concessão detalha as funções e os requisitos dos sistemas que devem ser implantadas pelos concessionários em cada Lote.

14.2.1 Custos compartilhados (como a implantação de sistemas de controle operacional ou de atendimento ao usuário) serão compartilhados pelos concessionários na proporção de seus mercados.

14.3 Aqui são destacadas as premissas principais – detalhadas no Plano de Exploração da Concessão:

14.3.1 É necessária a criação de um Centro de Controle Operacional que deve ter um assento para representante do Poder Público;

14.3.2 O Centro de Controle Operacional deve transmitir dados de forma online para sistema de supervisão operacional a ser implantado pelo Órgão Gestor;

14.3.3 Deve ser implantado Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) na totalidade da frota, compatível com o sistema de Gerenciamento Financeiro e câmara de compensação (*clearing house*) a ser implantada pelo órgão gestor.

15 DAS CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO

15.1 Será permitida a participação de pessoas jurídicas que isoladamente ou em regime de consórcio comprovarem aptidão técnica, operacional e financeira para a execução dos serviços, consoante as diretrizes estabelecidas neste Projeto Básico, seus anexos e no Edital de Licitação, desde que referidas pessoas jurídicas não estejam suspensas ou impedidas de licitar e de contratar com o Poder Público, nos termos da legislação vigente.

16 DECLARAÇÃO DE CONCORDÂNCIA DE TRANSIÇÃO

16.1 Ao longo da vigência dos contratos a serem firmados, os concessionários vencedores dos Lotes 1 e 2 deverão evoluir os serviços inicialmente concedidos, de forma a adequar operacionalmente a implantação gradual dos serviços de

BRT, a serem operados conforme disponibilização plena da infraestrutura por parte do Poder Público, com as devidas complementações dos concessionários.

16.2 Os proponentes licitantes ao participarem da licitação assumem concordar com a característica transicional do Detalhamento Individual das Linhas apresentado a seguir e detalhados nos Projetos Operacionais, o qual **deverá ser executado conforme a infraestrutura dos corredores do BRT for sendo disponibilizada**, devendo sofrer transições tanto de ajuste operacional de linhas quanto de ajustes entre as Categorias de serviços Básico e BRT, nos termos deste Projeto Básico, devendo assinar Declaração de Concordância específica, apresentada no anexo de Modelos do Edital.

16.3 A transição dos serviços deverá sempre observar todos os parâmetros técnicos estabelecidos no Plano de Exploração da Concessão.

17 CRITÉRIOS DE JULGAMENTO E SELEÇÃO DE PROPOSTAS

17.1 O critério de julgamento é a MELHOR PROPOSTA em razão da combinação dos critérios de menor preço (maior desconto na tarifa de remuneração) com o de melhor técnica, nos termos previstos da Lei Federal 8.987/95, observados os procedimentos previstos no Edital de licitação.

17.2 Será declarado vencedor, em cada Lote de Serviços, o licitante que obtiver a maior NOTA DE PROPOSTA (NP) e apresentar os documentos de habilitação com estrita observância das disposições do presente Edital.

17.3 A NOTA DE PROPOSTA (NP) será apurada através da seguinte fórmula:

$$NP = 0{,}4 \cdot NPC + 0{,}6 \cdot NPT$$

onde:
NP = NOTA DE PROPOSTA
NPC = NOTA DE PROPOSTA COMERCIAL
NPT = NOTA DE PROPOSTA TÉCNICA

17.4 A NOTA DE PROPOSTA COMERCIAL será apurada com observância dos critérios estabelecidos nos itens 20.4.1 e 20.4.2 a seguir.

17.4.1 Será atribuída nota máxima, correspondente a 100 (cem), à(s) PROPOSTA(S) COMERCIAL(IS) que oferecer(em) o MAIOR VALOR DE DESCONTO DA REMUNERAÇÃO MÁXIMA PREVISTA EM EDITAL.

17.4.2 A nota a ser atribuída às demais PROPOSTAS COMERCIAIS AVALIADAS será apurada de acordo com a seguinte fórmula:

$$NPC = \frac{PCA}{MVDR} \cdot 100$$

onde:
NPC = NOTA DE PROPOSTA COMERCIAL
PCA = PROPOSTA COMERCIAL AVALIADA
MVDR = MAIOR VALOR DE DESCONTO DA REMUNERAÇÃO MÁXIMA

17.5 A NOTA DE PROPOSTA TÉCNICA (NPT) será apurada de acordo com os critérios estabelecidos no respectivo Anexos, observando-se o seguinte:

17.5.1 Será atribuído nota máxima, correspondente a 100 (cem), à(s) PROPOSTA(S) TÉCNICA(S) que obtiver(em) a pontuação máxima possível (80 pontos).

17.5.2 A nota a ser atribuída as demais PROPOSTAS TÉCNICAS AVALIADAS, ou seja, aquelas que não obtiverem a pontuação máxima possível, será

apurada de acordo com a seguinte fórmula:

$$NPT = \frac{PTA \cdot 100}{80}$$

<u>onde</u>:
NPT = NOTA DE PROPOSTA TÉCNICA
PTA = PONTOS OBTIDOS PELA PROPOSTA TÉCNICA AVALIADA

17.5.3 A mesma fórmula será adotada ainda que nenhuma das PROPOSTAS TÉCNICAS obtenha a pontuação máxima possível (80 pontos).

18 PRAZO DA CONCESSÃO

18.1 O prazo da concessão será de 6 (seis) anos, contados a partir da data de publicação de extrato de Contrato de Concessão no Diário Oficial do Município de Belém.

18.2 O prazo contratual poderá ser prorrogado, uma única vez, por novo período de 6 (seis) anos, desde que atendidos integralmente os seguintes requisitos:

I – cumprimento regular pela CONCESSIONÁRIA das normas de operação dos serviços;
II – realização de novos estudos pelo Poder Público de viabilidade técnica e econômica da concessão que estabeleçam os parâmetros mínimos da nova contrapartida, da execução dos serviços e o valor da remuneração;
III - Solicitação formal pela CONCESSIONÁRIA, com prazo mínimo de 180 (cento e oitenta) dias de antecedência da expiração da vigência do contrato, e não anterior a um ano;
IV – Obter as notas exigidas nos Requisitos Mínimos para a Prestação dos Serviços (Avaliação de Desempenho);
V – Para a renovação do contrato é exigido que a CONCESSIONÁRIA mantenha todas condições de habilitação descritas neste Edital e seus Anexos.

18.3 A CONCESSIONÁRIA terá direito à renovação do Contrato de Concessão, por igual período e uma única vez, de forma automática, caso tenha obtido o Certificado de Excelência estabelecido na Avaliação de Desempenho.

18.4 A aferição dos requisitos mencionados nos incisos I a III do item 18.2 será realizada com relação a cada um dos Lotes de Serviços e respectivos Concessionários individualmente considerados, de forma que a eventual prorrogação da concessão deferida a um dos Lotes de Serviços e respectivo concessionário não será necessariamente estendida aos demais.

19 REMUNERAÇÃO E TARIFA

19.1 O concessionário será remunerado por passageiro transportado em viagem concluída, independente do usuário do transporte fazer jus ao benefício legal de gratuidade.

19.2 Nos termos da Lei Federal 12.587/2012, será adotada separação entre a Tarifa Pública, a ser cobrada dos usuários, e o valor da Remuneração dos serviços (tarifa de remuneração), a ser repassado aos concessionários pelos serviços prestados.

19.3 Ainda nos termos da Lei Federal 12.587/2012, caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o deficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados

intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos e indicadas pelo poder público delegante. Já na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema Integrado de Transporte Público de Passageiros de Belém.

19.4 A Tarifa Pública será calculada de forma a equilibrar os custos de operação e gestão do sistema.

19.4.1 A fixação da tarifa pública é de competência do Poder Executivo Municipal.

19.4.2 O concessionário não deverá ter participação nos processos de cálculo e estabelecimento das tarifas públicas, salvo se expressamente convidado pelo órgão gestor, especialmente no que se refere à prestação de esclarecimentos operacionais ou informações complementares.

19.5 Na Categoria Básico, mesmo que haja transbordo, o operador será remunerado por passageiro transportado em cada serviço utilizado.

19.6 Na Categoria BRT, o operador será remunerado uma única vez, quando o passageiro ingressar no sistema BRT, independentemente da quantidade de transbordos que realizar, dentro do sistema BRT.

19.6.1 O valor das tarifas públicas é de competência exclusiva do Poder Público, sendo garantido ao Concessionário sua remuneração por passageiro transportado, nos termos previsto neste Edital e no Contrato de Concessão.

19.7 O valor da remuneração por passageiro transportado será reajustado anualmente, de forma paramétrica, ou na periodicidade que vier a ser fixada na legislação, de acordo com os critérios estabelecidos no Contrato de Concessão.

19.7.1 Nos anos em que ocorrer processo de revisão de remuneração, não será aplicado reajuste de remuneração.

19.8 As receitas extraordinárias serão revertidas parcialmente para modicidade da tarifa, conforme especificações do Plano de Exploração da Concessão e na Política tarifária vigente, sempre respeitando os termos do contrato de concessão.

19.9 Os valores máximos de remuneração para cada lote de serviços correspondente a cada Área de Operação estão especificados abaixo:

Tabela 5: Valores máximos de remuneração.

Lote	Serviço	Remuneração
1	Todos	R$ 3,14
2	Todos	R$ 3,06

19.10 Os valores de remuneração que vierem a ser estabelecidos para cada lote de serviços e para cada categoria, sofrerão processo de revisão um ano após o estabelecimento do ferramental de controle eletrônico (CCO, CSO, bilhetagem eletrônica) estabelecido no Plano de Exploração da Concessão.

19.10.1 Os recursos financeiros arrecadados pelo Sistema ficarão sob a guarda do Poder Concedente, ou a ente por ele delegado, que providenciará, por meio de *clearing house*, a compensação e repartição das remunerações devidas a cada Concessionário, ao órgão gestor, e aos demais agentes

envolvidos na operação ou gestão do Sistema de Transporte de Passageiros.

19.10.2 Assegura-se ao Concessionário acesso aos dados de arrecadação das tarifas cobradas dos usuários a serem gerenciados pelo Órgão Gestor, ou entidade por este delegado.

Nota: O Anexo referente à Política Tarifária apresenta com mais detalhes os principais conceitos e metodologias que nortearão a Política Tarifária do Serviço Integrado de Transporte Público de Passageiros de Belém, bem como as Diretrizes gerais para o Modelo de Remuneração dos serviços prestados.

20 VALOR ESTIMADO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

20.1 O Valor Estimado do Contrato para cada Lote de Serviços é de:

LOTE DE SERVIÇOS	*VALOR GLOBAL (R$)*	*% DO VALOR TOTAL DO MERCADO*
Lote de Serviços 1	1.653.200.091,73	51,97%
Lote de Serviços 2	1.527.644.681,28	48,03%

20.1.1 Considera-se Valor Estimado do Contrato o total estimado das receitas tarifárias da concessionária durante o prazo de vigência da concessão.

20.2 Fica expressamente esclarecido que os valores de faturamento referidos foram fixados com base em cálculos e projeções elaborados pelo Poder Público, constando do presente Edital em cumprimento das normas financeiras e orçamentárias impostas ao Poder Público, não servindo para assegurar qualquer direito aos licitantes ou ao concessionário ou a quem quer que seja, que deverão elaborar seus próprios cálculos e projeções, por sua conta e risco.

20.2.1 Conforme estabelecido nos critérios de repartição de risco, especialmente no Anexo da Política Tarifária e Modelo de Remuneração, o Risco de Demanda é compartilhado, sendo absorvido pelo concessionário até um limite de 25% para mais ou para menos.

20.3 Fica também expressamente esclarecido que a remuneração anual estimada pode sofrer alterações (revisões e reajustes) em decorrência do disposto no presente Edital e na regulamentação aplicável, de forma a refletir o acompanhamento da demanda manifesta a evolução dos custos de produção, o que pode fazer a receita esperada de cada contratada flutuar para mais ou para menos.

20.4 Variações significativas e recorrentes nos percentuais de cada Lote, em relação ao mercado total, podem ensejar Revisões Extraordinárias, para mais ou para menos.

21 BENS VINCULADOS À CONCESSÃO E BENS REVERSÍVEIS

21.1 Consideram-se BENS VINCULADOS À CONCESSÃO todos os bens, de qualquer natureza, integrantes ou não do patrimônio da concessionária necessários à prestação adequada e contínua dos serviços.

21.1.1 Na data de início da operação dos SERVIÇOS e ao longo da vigência do Contrato de Concessão, a concessionária deverá dispor dos BENS

VINCULADOS À CONCESSÃO (apresentados no Plano de Exploração da Concessão) em condições de operação, em conformidade com o presente Edital e respectivos Anexos, bem como com a regulamentação baixada pelo Poder Público a qualquer tempo.

21.1.2 Os BENS VINCULADOS À CONCESSÃO sujeitam-se se ao disposto no Edital de Licitação e em seus demais Anexos.

21.2 Consideram-se BENS REVERSÍVEIS os bens que ao término do Contrato de Concessão serão devolvidos ao Poder Público com a finalidade de assegurar a continuidade dos serviços, com destaque para Terminais, estações e pontos finais de linha.

21.2.1 Os BENS REVERSÍVEIS estão arrolados no Contrato de Concessão e no Plano de Exploração da Concessão, sujeitando-se ao disposto no citado Anexo, no presente Edital e em seus demais anexos.

22 INÍCIO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

22.1 A **CONCESSIONÁRIA** deverá iniciar a operação dos **SERVIÇOS** no prazo de até 60 (sessenta) dias, a contar da data da assinatura do **CONTRATO DE CONCESSÃO**, sob pena de perda do direito à concessão, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo em igual prazo, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.

22.2 No período compreendido entre a data da assinatura do **CONTRATO DE CONCESSÃO** e o início da operação dos **SERVIÇOS**, a **CONCESSIONÁRIA** não poderá praticar qualquer ato que possa direta ou indiretamente prejudicar o bom andamento dos atuais serviços de transporte coletivo por ônibus, envidando seus melhores esforços com a finalidade de não estabelecer condicionantes administrativas e operacionais para que não ocorra qualquer descontinuidade no atendimento à população.

22.3 A **CONCESSIONÁRIA** responderá perante o **PODER CONCEDENTE**, bem como, se for o caso, perante terceiros, usuários e/ou prestadores de serviços de transporte coletivo por ônibus a qualquer título, pelos danos decorrentes do descumprimento do disposto nos itens 22.1 e 22.2, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis, e, ainda, da perda do direito à concessão, podendo ser chamados os licitantes remanescentes, a critério do **PODER CONCEDENTE**.

22.4 O prazo referido no item 22.1 e, em consequência, o início da operação dos serviços, poderá ser prorrogado a exclusivo critério do **PODER CONCEDENTE**.

23 TRANSFERÊNCIA DA CONCESSÃO E DO CONTROLE SOCIETÁRIO DA CONCESSIONÁRIA

23.1 Na forma da legislação aplicável, a transferência da concessão ou do controle societário da concessionária, sem prévia anuência do Poder Público, implicará a caducidade da concessão, sem prejuízo da imposição das demais penalidades cabíveis e das eventuais perdas e danos.

23.2 Não será permitida em nenhuma hipótese qualquer transferência, total ou parcial, cujo resultado infrinja qualquer uma das cláusulas de habilitação e qualificação técnica, observando os limites de participação nos mercados previstos no Edital do certame.

23.3 Para fins de obtenção da anuência de que trata o item anterior, o pretendente deverá observar o disposto no Contrato de Concessão.

23.4 Deverão ser submetidos à prévia aprovação do Poder Público todas as alterações societárias, os acordos de acionistas ou instrumentos semelhantes que venham a ser celebrados pelos acionistas do concessionário, bem como seus respectivos aditamentos, que possam afetar direta ou indiretamente a concessão ou que resultem em eventual transferência da concessão ou do controle societário.

23.5 Deverão ser igualmente submetidos à prévia aprovação do Poder Público qualquer alteração imposta ao instrumento de constituição de consórcio, quando for o caso.

24 CONTRATAÇÃO DE TERCEIROS

24.1 É vedado à concessionária a contratação de terceiros para desenvolvimento de atividades inerentes ao escopo principal da CONCESSÃO, sempre que não explicitamente permitido no Contrato de Concessão ou no Plano de Exploração.

24.2 Será permitida a subcontratação de atividades acessórias ou complementares aos serviços concedidos, bem como a implementação de projetos associados, com a prévia e expressa anuência do Poder Concedente ou nos casos previstos no Contrato respectivo.

25 INTERVENÇÃO

25.1 O Poder Público poderá intervir na concessão com observância dos requisitos fixados nas normas legais e regulamentares aplicáveis, em conformidade com o estabelecido nas cláusulas de Avaliação de Desempenho.

26 EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

26.1 A extinção da concessão será regida pelas normas legais e regulamentares aplicáveis, em conformidade com o estabelecido na Avaliação de Desempenho.

27 FISCALIZAÇÃO E AUDITORIA

27.1 A fiscalização da operação dos serviços caberá ao Órgão Gestor (no caso presente, à Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém – SeMOB), a quem compete a prática de todo e qualquer ato ou diligência que se façam necessários ao exercício dos respectivos poderes de fiscalização.

27.1.1 Considera-se fiscalização efetiva, inclusive para efeitos de penalidades e avaliação de desempenho, as que vierem a ser adotadas e regulamentadas por meios de equipamentos e sistemas eletrônicos de apoio.

27.1.2 O Órgão Gestor poderá, nos termos da legislação e regulamentação vigentes, constituir fiscais para a realização das atividades de fiscalização e auditoria.

27.2 Inclui-se no âmbito dos poderes de fiscalização do Município a realização, a qualquer tempo, sempre que entender conveniente, de auditoria nos sistemas utilizados pelo concessionário, acessando todos os registros e dados que entender necessários, desde que relacionados com os serviços concedidos, aí incluídos os registros e dados de natureza operacional, contábil, administrativa,

financeira e de controle.

27.2.1 O Município poderá, a seu exclusivo critério, solicitar ao concessionário a contratação, às expensas do próprio concessionário, de empresa de Auditoria independente idônea e de notória especialização para a realização da auditoria referida no item 26.2, limitando referida exigência a uma auditoria externa anual.

27.3 O concessionário se submeterá a todas as medidas, processos e procedimentos da Fiscalização e Auditoria. Os atos de fiscalização e auditoria executados pelo Município e/ou por seus prepostos, não eximem o concessionário de suas obrigações no que se refere ao cumprimento das normas e especificações, nem de qualquer de suas responsabilidades legais e contratuais.

27.4 Compete ao concessionário fazer minucioso exame das especificações dos serviços, de modo a permitir, a tempo e por escrito, apresentar à Fiscalização e à Auditoria todas as divergências ou dúvidas porventura encontradas, para o devido esclarecimento, que venham a impedir o bom desempenho dos serviços. O silêncio implica total aceitação das condições estabelecidas.

27.5 Os atos de fiscalização e auditoria executados pelo Poder Público e/ou por seus prepostos, não eximem a concessionária de suas obrigações no que se refere ao cumprimento das normas e especificações, nem de qualquer de suas responsabilidades legais e contratuais.

27.6 A atuação fiscalizadora do Município, assim como a realização da auditoria prevista no item 26.2, em nada restringirá a responsabilidade única, integral e exclusiva do concessionário no que concerne aos serviços contratados, à sua operação e às consequências e implicações, próximas ou remotas, perante o Poder Público, ou, ainda, perante terceiros, do mesmo modo que a ocorrência de eventuais irregularidades na operação dos serviços contratados não implicará em corresponsabilidade da Fiscalização ou do Poder Público, bem como de seus prepostos.